Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8251**

17. Wahlperiode 21. 12. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8070 –

Ausgestaltung der transeuropäischen Verkehrsnetze

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat am 19. Oktober 2011 ihre Vorschläge für die zukünftige Ausrichtung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vorgestellt. Alle vorhandenen Wasserstraßen wurden im TEN-V dem Kernnetz zugeordnet. Dies widerspricht der Absicht der Bundesregierung, die Wasserstraßen in unterschiedliche Kategorien einzuordnen und die Mittel bevorzugt in das Hauptnetz fließen zu lassen.

Problematisch bleibt auch, dass vielfach Größe statt Effizienz das entscheidende Kriterium für die Projektauswahl bildet. Umso wichtiger ist daher, dass sich die Bundesregierung jetzt dafür einsetzt, dass nur die Projekte mit dem größten verkehrs- und klimapolitischen Mehrwert ausgewählt werden. Das bedeutet aber auch, dass die entsprechenden Projekte von den Einzelstaaten finanziell abgesichert werden müssen. Denn EU-Gelder werden nur bei Vorliegen von verbindlichen nationalen Finanzierungsplänen freigegeben.

1. Wie verhält sich die Bundesregierung zu dem Ziel des TEN-V-Programms, ein funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-Kernnetz zu schaffen?

Die Bundesregierung begrüßt die vorgesehene Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz; sie unterstützt ein integriertes europäisches Verkehrssystem mit intermodalen Lösungen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Dezember 2011 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Unterstützt die Bundesregierung die Europäische Kommission bei dem Vorschlag, das TEN-V-Programm und das Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem der Europäischen Kommission stärker miteinander zu verknüpfen?

   Wenn ja, mit welchen konkreten Schritten?

Grundsätzlich wird der im Weißbuch angekündigte Ansatz der Kommission begrüßt, die TEN-Förderung künftig auf diejenigen Projekte zu konzentrieren, die den größten europäischen Mehrwert bieten, einen Beitrag zur Effizienzsteigerung des Netzes leisten, mit den politischen Zielen der Union in Einklang stehen und die zur Reduzierung des Treibhauseffektes führen. Entscheidend ist für die Bundesregierung aber, dass sich die TEN-Förderung auf die am stärksten beanspruchten Transportwege aller Verkehrsträger in der Union konzentriert – so, wie die Mitgliedstaaten ihrerseits gezwungen sind, ihre Infrastruktur der tatsächlichen Nachfrage anzupassen.

3. Welche grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte mit unseren Nachbarländern sind aus Sicht der Bundesregierung als TEN-V-Prioritäten zu betrachten, und in welcher Zeitperspektive sollen sie realisiert werden?

Der Aufbau der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Deutschland, auch der grenzüberschreitenden Abschnitte, wird entspechend den Bedarfsplänen und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

4. Welche der von der Europäischen Kommission genannten Strecken auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland sind bereits im Investitionsrahmenplan berücksichtigt bzw. müssten aufgenommen werden (bitte getrennt angeben)?

5. Welche der von der Europäischen Kommission genannten Strecken sind bereits im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt bzw. müssten im nächsten Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden (bitte getrennt angeben)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission hat in ihren am 19. Oktober 2011 vorgestellten Vorschlägen keine Strecken genannt. Sie hat für die transeuropäischen Verkehrsnetze Netzkonfigurationen in kartografischer Darstellung ausgearbeitet, die überwiegend aus vorhandenen, aber auch aus aus- oder neuzubauenden Netzelementen bestehen. Aus dem Kartenmaßstab lassen sich auch weder in räumlicher Abgrenzung noch vom Inhalt her konkrete Vorhaben ableiten.

6. Für welche grenzüberschreitenden Projekte sind Staatsverträge mit unseren Nachbarn (mit Datum und geplantem Fertigstellungsdatum) geschlossen worden (mit der Bitte um tabellarische Übersicht)?

Staatsvertrag	Unterzeichnung	Angestrebter Fertigstellungstermin
Schiene		
Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer **Eisenbahnbrücke** über den Rhein bei **Kehl**	14.03.2006	2010
Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von **Grenzbrücken** in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung	26.02.2008	– Neubau der Grenzbrücke über die Oder bei Frankfurt (Oder) fertiggestellt 2008 (zuständig: Deutschland) – Neubau der Grenzbrücke über die Lausitzer Neiße bei Horka in Planung, Fertigstellung offen (zuständig: Polen)
Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine **Feste Fehmarnbeltquerung**	03.09.2008	Elektrifizierung und eingleisiger Ausbau Hinterlandanbindung bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung (nach derzeitiger Planung Ende 2020) und zweigleisiger Ausbau: 7 Jahre nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung
Straße		
Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Polen und der Tschechischen Republik über den Bau einer Straßenverbindung in der Euroregion Neiße, im Raum zwischen den Städten Zittau in der Bundesrepublik Deutschland, Reichenau (Bogatynia) in der Republik Polen und Hrádek nad Nisou/Grottau in der Tschechischen Republik	05.04.2004	Ende 2013
Wasserstraße		
aktuell keine Staatsverträge abgeschlossenen		

7. Wie hoch ist bei den einzelnen Projekten das Delta zwischen voraussichtlichen Gesamtkosten und geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen?

8. Wie hoch ist bei den einzelnen Projekten das Delta zwischen voraussichtlichen Fertigstellungsterminen und geschlossenen Vereinbarungen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fertigstellung des Straßenprojektes (siehe Antwort zu Frage 6) war im trilateralen Staatsvertrag (D-POL-CZ) für Ende 2007 geplant; sie ist inzwischen für Frühjahr 2013 vorgesehen. Der nach dem Staatsvertrag durch die Bundesrepublik Deutschland zu tragende Betrag in Höhe von 13 Mio. Euro wird nach derzeitigem Sachstand nicht überschritten.

Für die Eisenbahnbrücke Kehl wurden gemäß „grober Kostenveranschlagung aus der Vorplanung (Preisstand 2004)“ im Staatsvertrag 22,6 Mio. Euro veranschlagt. Ein leistungsspezifisch differenzierter Kostenschlüssel ist in der Anlage A des Vertrages enthalten. Die Maßnahme ist noch nicht abgerechnet. Die Fertigstellung erfolgte fristgerecht.

Angaben zur Festen Fehmarnbeltquerung, die von der dänischen Planungsgesellschaft Femern A/S geplant, gebaut und finanziert wird, sind nicht möglich. Dies gilt auch für die Grenzbrücke über die Lausitzer Neiße bei Horka, die in der Zuständigkeit Polens liegt.

9. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Gründe dafür, dass das gesamte deutsche Wasserstraßennetz dem Kernnetz zugeordnet wurde?

Die Kriterien für die Zuordnung von Wasserstraßen zum Transeuropäischen Kernnetz durch die Europäische Kommission sind der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Inwiefern wird die derzeit erfolgende Priorisierung der Wasserstraßen bei der Ausrichtung der TEN-V berücksichtigt?

11. Wie sollen die Ergebnisse des Gutachtens „Vernetzung von Wirtschaftsräumen" in die Entwicklung der TEN-V eingebracht werden?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenüber der Europäischen Kommission hat die Bundesregierung stets betont, dass das künftige Kernnetz aufgrund objektiver und nachvollziehbarer Kriterien, wie Verkehrsströme und Streckenbelastungen, definiert werden muss. Vor dem Hintergrund der notwendigen Haushaltskonsolidierung, welche die Investitionsmittel stark begrenzt, handelt die Bundesregierung national bereits entsprechend. Infrastrukturinvestitionen werden auf Wasserstraßen mit besonders hoher Verkehrsbedeutung konzentriert, um zumindest auf diesen Relationen der Schifffahrt Infrastrukturverbesserungen in vertretbaren Zeiträumen zur Verfügung stellen zu können. Bei der Priorisierung der Wasserstraßeninfrastrukturmaßnahmen wird daher zusätzlich zu dem Wirtschaftlichkeitskriterium auch ein verkehrsmengenabhängiges Netzkriterium berücksichtigt. Entsprechend dem Auftrag des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages wird die Netzkategorisierung aktuell überprüft. Der Aspekt der Vernetzung von Wirtschaftsräumen wird in diesem Zusammenhang nochmals gezielt betrachtet.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die neuen Kofinanzierungssätze für TEN-V-Vorhaben?

Auch die neuen, leicht modifizierten Kofinanzierungssätze reichen zur Finanzierung von Projekten bei weitem nicht aus. In der Praxis bedeutet das, dass zunächst die nationale Finanzierung sichergestellt sein muss. Hinzu kommt, dass es sich um Höchstsätze handelt, auf die kein Rechtsanspruch besteht.

13. Wird die Bundesregierung die neuen Kofinanzierungssätze bis zu 50 Prozent im Bereich intelligenter Verkehrssysteme für die Einführung von ETCS (Europäisches Zugsteuerungssystem) im Korridor A beantragen?

14. Für welche weiteren Streckenabschnitte wird die Bundesregierung EU-Mittel nach den neuen Kofinanzierungssätzen für die Ausrüstung mit ETCS L1 LS, ETCS L1 FS, ETCS L2 LS, ETCS L2 FS beantragen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verfolgt stets das Ziel, sämtliche zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten auszuschöpfen, sofern die erforderliche Komplementärfinanzierung bereitgestellt werden kann und der Fördervorteil bei einem Projekt nicht durch erhebliche zusätzliche Auflagen konterkariert wird. Dies gilt auch für ERTMS/ETCS-Projekte (vergleiche hierzu die Antwort der Bundes-

regierung auf die Kleine Anfrage „Sachstand Ausbau von ERTMS/ETCS auf Bahnstrecken“, Bundestagsdrucksache 17/7618). Die in der Frage 14 angesprochene Differenzierung des ETCS Level 2 in ETCS L2 LS (d. h. Limited Supervision) bzw. L2 FS (d. h. Full Supervision) ist der Bundesregierung bisher in ihrer technischen Ausprägung nicht bekannt. Es wird von der zulassungsfähigen Version ETCS Level 2, SRS 2.3.0d, ausgegangen. Die LS-Ausprägung bezieht sich auf ETCS Level 1.

15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf für die einzelnen mit ETCS auszurüstenden Streckenabschnitte nach dem neuen Kofinanzierungssatz ein?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Schätzungen vor.

16. Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund an der Aussage des Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Prof. Klaus-Dieter Scheurle auf dem Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums e. V. und des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e. V. fest, dass zur Sicherstellung der Interoperabilität auf den europäischen Korridoren von deutscher Seite zunächst ausschließlich Specific Transmission Modules (STM) in Lokomotiven eingesetzt werden sollen, für die der Bund die Mittel bereitstellen werde?

Ja.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333